



## Super-Vergleichstest **HONDA GEGEN YAMAHA**

Alle Modelle im Test

Postvertriebsabteilung, Galtürer Str. 1, 9900 Mühlhausen, Postfach 97/90  
Südwestdeutsche Verlagsgesellschaft GmbH, Galtürer Str. 1, 9900 Mühlhausen, Postfach 97/90



Neue Modelle zur

**IFMA**

- Honda
- Yamaha
- Kawasaki
- Suzuki
- MV Agusta
- Zündapp

Schon gefahren

**NEU**

**BMW R 80 ST  
und R 80 RT**

Bewährte Maschinen

**IM TEST**

- Honda CB 650 RC
- Suzuki GSX 750
- Moto Guzzi California II
- Ducati 600 Pantah

50er/80er  
*Journal*  
**5** Hercules  
80er im  
**TEST**



Honda CB 1100 R  
Yamaha XJ 650 Turbo

## Dickes Schiff

Ein dickes Ding war die Guzzi California eigentlich schon immer. Jetzt wuchsen auch ihre Kolben, der Hubraum stieg auf knapp einen Liter, die Leistung auf 67 PS – und, viel wichtiger, das Drehmoment stieg an.

Wer es sich im breiten Sattel dieser Maschine hinter dem kunstvoll geschwungenen Lenker bequem gemacht hat und unter den Trompetenstößen des 1000er V 2-Motors von dannen poltert, stößt gleich auf ein Problem. Er kann sich



Das mächtige Erscheinungsbild trägt über die Qualitäten der Guzzi California etwas hinweg: Der Dampfer ist komfortabel wie eine große Yacht und dennoch beweglich wie ein kleines Kajütboot. Neu ist der weit geschwungene Lenker und das voluminöse vordere Schutzblech mit seitlichen Streben



nämlich unmöglich dem besonderen Charakter dieses Reisemotorrades entziehen. Und so passiert es, daß man automatisch geruhsam wird, ja gar in die Haut eines anderen schlüpft, ähnlich dem Motto der Benzinsparer „Gleiten statt Hetzen“.

Faul ruhen die dicken Stiefelsohlen auf breiten Trittbrettern, und nur bei zwingenden Gelegenheiten befördert man sie auf die massive Schalt- oder Bremswippe.

Auch die Sozia fühlt sich pudelwohl auf ihrem Sofa und freut sich auf den Ausgang am Abend. Die schluckfreudigen Koffer mampfen beim Beladen am Morgen ihre halbe Sommergarderobe, sodaß sie nicht unter dem obligaten Bekleidungsnotstand leiden muß.

Entspannt, betont lässig schaukelt man dahin. Das getönte Windschild gewährt dem Chauffeur zerrfreien Durchblick. Zusätzlich bewahrt es ihn vor Konditionsmängeln

infolge heftigen Gegenwinds und seine Kombi vor Maikäfer-Tiefflugangriffen. Luftunterstützt sind die massive Gabel und die hinteren Federbeine.

Trotz der nicht gerade berausenden Federwege (125 mm vorne, 95 mm hinten) resultiert daraus in Zusammenarbeit mit dem fauteuil-ähnlichen Sattel ein passabler Langstreckenkomfort. Kleinere, rasch aufeinanderfolgende Stöße werden einwandfrei geschluckt; auch gröbere Schläge dringen selten bis in die Wirbelsäulen der Besatzung vor. Man fährt halt auch ein bißchen langsamer über alle Bodenwellen, das bringt auch Komfort.

Der bullige Zweizylinder basiert auf dem überarbeiteten Triebwerk der Le Mans III, schöpft aber aus 950 Kubikzentimeter Hubraum, das sind 100 cm<sup>3</sup> mehr als vorher, „nur“ 67 PS gegenüber 76 PS der Sportversion. Dafür steht das maximale

Drehmoment von 7,7 mkp bereits bei 5200/min. an. Diese Kraftentfaltung aus dem Keller kommt den Bedürfnissen des Motorradwanderers sehr entgegen.

Gelüster es ihn partout nach Sportdrehzahlen, so steht der Motor auch dafür gerade. Beim Öffnen der 30er Dellortos geht zunächst ein Schütteln durch den ganzen Kahn. Nach dieser kurzen Bedenkzeit legen die zwei Töpfe aber urgewaltig los und stampfen davon. Bis 5500/min krabbelt es leicht, aber nicht aufdringlich in den Stiefeln. Darüber aber quält sich der Zweizylinder spürbar ab, er vibriert mißmutig, mag nicht mehr drehen. ▶

# KURZTESTS

Normalerweise bleibt man zwischen 3000 und 5000 Touren, denn schon bei 3200 im 5. Gang wandelt man auf der Landstraße am Rande der 100er-Legalität, bei 4200 schon zeigt der Veglia-Tacho die 130er Autobahnmarschgeschwindigkeit an.

Weil es so gar nichts zu bemängeln gab, hätte ich es fast unterschlagen: Das ebenfalls überarbeitete Fahrwerk der California II ist prima spurtreu. Selbst wenn ich schnelle Kurven mit gut 150 km/h durch-

## Daten Moto Guzzi Cal. II

**Motor:** Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad; zwei Ventile pro Zylinder über untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Stößel, Stößelstangen, Kipphebel-betätigt. Hubraum 949 cm<sup>3</sup> (Bohrung x Hub 88 x 78 mm); Verdichtung 9,2. Zwei Dellorto-Schiebevergaser,  $\varnothing$  30 mm, 49 kW (67 PS) bei 6700/min; 76 Nm (7,67 mkp) bei 5200/min. 5 Gänge, Kardan.

**Fahrwerk:** Doppelschleifen-Rohrrahmen. Teleskopfedergabel; Federbeine dreifach verstellbar; Federweg v./h. 125/95 mm, Federelemente luftdruckunterstützt, Drahtspeichenräder mit LM-Felgen. Pirelli-Reifen mit Schlauch, MT 18 Gordon 120/90 H 18 v./h. Integral-Bremssystem (linke vordere und hintere Scheibe werden über Fußhebel, die rechte Scheibe über Handbremshebel betätigt) v./h. 300/240 mm.

**Maße und Meßwerte:** Gewicht 276 kg. Radstand 1565 mm. Nachlauf 95 mm, Nachlaufwinkel 62,5°. Tankinhalt 25 Liter. Verbrauch 4,8 bis 6,4 Liter Super/100 km, 0 bis 100 km/h in 6,0 s. Spitze 185 km/h.

**Preis:** ca. 11 900 DM (9950 SFr.)

pflüge, ringt diese Übung der mit Gepäck und Sozia randvoll gestopften Oberitalienerin nur ein müdes Lächeln ab. Sogar starke Seitenwindböen, nach Autobahnwaldschneisen etwa, kosten dem Piloten keine einzige Angstschweißperle.

Wer bis jetzt über italienische Motorräder die Nase gerümpft hat, soll mal ein paar Kilometer mit so einer Maschine durch die Landschaft dampfen. Wenn er nicht ein Herz aus Stein oder als Gerhin einen Computer mit sich herumschleppt, wird er sich der Faszination dieses Motorrades unmöglich verschließen können.